KOMISIJAS LĒMUMS

(2009. gada 18. decembris)

par valsts atbalstu C 34/07 (ex N 93/06), kas saistīts ar tonnāžas nodokļa shēmas ieviešanu par labu starptautiskajiem jūras pārvadājumiem Polijā

(izziņots ar dokumenta numuru C(2009) 10376)

(Autentisks ir tikai teksts poļu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2010/213/ES)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību (LESD) un jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu ([1]),

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas zonas līgumu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

pēc tam, kad ieinteresētajām personām ir lūgts iesniegt savus apsvērumus saskaņā ar minēto pantu ([2]), un ņemot vērā šos apsvērumus,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

(1) Ar 2006. gada 1. februāra vēstuli ([3]) Polija paziņoja Komisijai par tonnāžas nodokļa shēmu. Šī lieta reģistrēta ar numuru V 93/06.

(2) Ar 2006. gada 9. marta, 29. maija, 14. novembra un 2007. gada 11. aprīļa vēstuli ([4]) Komisijas dienesti lūdza sniegt papildu informāciju. Ar 2006. gada 20. aprīļa, 9. maija, 6. septembra un 2007. gada 5. janvāra un 8. jūnija vēstuli ([5]) Polijas iestādes Komisijai atbildēja. Turklāt 2007. gada 19. janvārī notika tehniskā sanāksme.

(3) Ar 2007. gada 12. septembra vēstuli ([6]) Komisija informēja Polijas Republiku par lēmumu sākt oficiālu izmeklēšanas procedūru saskaņā ar EK līguma 88. panta 2. punktu par atbalstu (turpmāk tekstā – lēmums par procedūras uzsākšanu).

(4) Polija iesniedza piezīmes ar 2007. gada 18. oktobra vēstuli ([7]).

(5) Komisijas lēmumu sākt oficiālu izmeklēšanas procedūru publicēja *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ([8]). Komisija lūdza ieinteresētās puses iesniegt apsvērumus par atbalstu.

(6) Komisija saņēma vienas ieinteresētās puses komentārus ([9]). Komisija tos pārsūtīja Polijai, bet Polija savas tiesības sniegt atbildi neizmantoja.

(7) Pēc Komisijas dienestu un Polijas iestāžu 2009. gada 14. janvāra sanāksmes ar 2009. gada 25. februāra vēstuli ([10]) Polijas iestādes ir apņēmušās mainīt tonnāžas nodokļa shēmu vairākos punktos, par ko Komisija bija izteikusi savas bažas lēmumā sākt oficiālu izmeklēšanas procedūru. Ar 2009. gada 24. marta ([11]), 2009. gada 26. oktobra ([12]) un 2009. gada 9. decembra ([13]) vēstuli Polijas iestādes sniedza papildu informāciju.

2. ATBALSTA SĪKS APRAKSTS

2.1. Kopsavilkums

(8) Tonnāžas nodokļa režīms nozīmē, ka kuģu īpašnieki, kas iesaistīti starptautiskajā jūras transportā, maksā nevis uzņēmuma peļņas nodokli vai iedzīvotāju ienākuma nodokli, bet vienreizēju summu, ko aprēķina, ņemot vērā flotes tonnāžu. Starptautisks jūras transports ir transports starp Polijas ostām un ārvalstu ostām, starp ārvalstu ostām vai starp Polijas ostām, bet ar nosacījumu, ka tas ir kāda garāka pārvadājuma posms, apkalpojot arī ārvalstu ostu. Tādējādi saskaņā par pašreizējo Tonnāžas nodokļa likumu darbības un maršrutus tikai Polijā (kabotāža) neapliek ar tonnāžas nodokli.

2.2. Tonnāžas nodokļa shēma

(9) Polijas tonnāžas nodokļa shēmu nosaka 2006. gada 24. augustā pieņemtais Tonnāžas nodokļa likums ([14]). Pēc tam, kad Komisija shēmu apstiprinās, šā likuma stāšanās spēkā paredzēta 2011. spēkā gada 1. janvārī.

([1]) Sākot no 2009. gada 1. decembra, EK līguma 87. un 88. pants ir kļuvis par attiecīgi LESD 107. un 108. pantu. Šie divi noteikumu kopumi pēc būtības ir identiski. Šajā lēmumā atsauces uz LESD 107. un 108. pantu pēc vajadzības jāsaprot kā atsauces uz attiecīgi EK līguma 87. un 88. pantu.
([2]) OV C 300, 12.12.2007., 22. lpp.
([3]) Reģistrēta ar numuru TREN(2006) A/12656.
([4]) Reģistrētas ar numuru TREN(2006) D/204393, D/210227, D/223420 un TREN(2007) D/307010.
([5]) Reģistrētas ar numuru TREN(2006) A/19774, A/22657, A/31398 un TREN(2007) A/21073, A/34300.
([6]) Reģistrēta ar numuru C (2007) 4016.
([7]) Reģistrēta ar numuru TREN(2007) A/45675.
([8]) Sk. 2. zemsvītras piezīmi.
([9]) Reģistrēta ar numuru TREN(2007) A/51337.
([10]) Reģistrēta ar numuru TREN(2009) A/10443.
([11]) Reģistrēta ar numuru TREN(2009) A/13527.
([12]) Reģistrēta ar numuru TREN(2009) A/34359.
([13]) Reģistrēta ar numuru TREN(2009) A/38744.
([14]) *Tiesību Aktu Vēstnesis* 2006, Nr. 183/1353.

(10) Tonnāžas nodokļa likums ļauj kuģu operatorus, kam jāmaksā tonnāžas nodoklis, atbrīvot no ienākumu nodokļiem, kas noteikti 1989. gada 31. janvāra Likumā par valsts uzņēmumu finanšu pārvaldību ([15]) un 1995. gada 1. decembra Likumā par maksājumiem no viena īpašnieka uzņēmumu ienākumiem Valsts kasei ([16]), un kas saistīti ar ieņēmumiem no piemērojamām darbībām. Kuģu operatoriem ir tiesības izvēlēties nodokļu režīmu, iesniedzot īpašu deklarāciju, ar kuru izvēlas šo nodokļu maksāšanas veidu.

(11) Saskaņā ar Tonnāžas nodokļa likumu uz visām shēmai atbilstīgajām darbībām attiecināmos apliekamos ienākumus katram kuģim, kam piemēro tonnāžas nodokli, nosaka kā fiksēto kopsummu, balstoties uz kuģa neto tonnāžu – par katrām 100 neto tonnām (NT), par katru iesākto 24 stundu periodu un atbilstoši operatora visu kuģu darbības periodam konkrētajā mēnesī, par kuru iegūtos ieņēmumus apliek ar tonnāžas nodokli:

Kuģa neto tilpība	Vienotas likmes ieņēmumu aprēķins
Līdz 1 000 NT	EUR 0,5 ekvivalents par 100 NT
No 1 001 līdz 10 000 NT	EUR 0,35 ekvivalents par 100 NT līdz 1 000 NT
No 10 001 līdz 25 000 NT	EUR 0,20 ekvivalents par 100 NT līdz 10 000 NT
No 25 001 NT	EUR 0,10 ekvivalents par 100 NT līdz 25 000 NT

(12) Aprēķinu nolūkos kuģa neto tilpību noapaļo uz augšu vai uz leju – ja tilpība mazāka par 50 NT, to noapaļo uz leju, bet ja tilpība ir 50 NT vai vairāk, tad to noapaļo uz augšu līdz tuvākajām 100 NT.

(13) Maksājamo tonnāžas nodokļa summu aprēķina no nodokļu bāzes, kurai piemēro 19 % likmi.

(14) Tonnāžas nodokļa summu aprēķina EUR un maksā PLN saskaņā ar Polijas Valsts bankas mēneša pēdējā dienā publicēto vidējo maiņas kursu atkarībā no tā, kurā mēnesī tonnāžas nodoklis jāmaksā. Tonnāžas nodokļa summu aprēķina, neatvelkot izmaksas, kas radušās, radot šos ieņēmumus.

(15) Saskaņā ar Tonnāžas nodokļa likuma 8. pantu ieņēmumus, ko tonnāžas nodokļa uzņēmums guvis, pārdodot shēmai atbilstīgu kuģi, neapliek ar tonnāžas nodokli, bet gan ar vienoto 15 % likmi, ja ieņēmumus pilnībā neizmanto trīs gadu laikā cita kuģa iegādei, remontam, modernizācijai vai pielāgošanai.

([15]) *Tiesību Aktu Vēstnesis* 1992, Nr. 6/27, ar grozījumiem.
([16]) *Tiesību Aktu Vēstnesis*, Nr. 154/792.

(16) Personām vai personālsabiedrību dalībniekiem, kam jāmaksā iedzīvotāju ienākuma nodoklis, tiktu atļauts atvilkt veselības apdrošināšanas iemaksu summu no viņu samaksātās tonnāžas nodokļa summas attiecīgajā nodokļa gadā ([17]) (Tonnāžas nodokļa likuma 6. pants) un sociālās apdrošināšanas iemaksu summas, kas samaksātas attiecīgajā nodokļa gadā ([18]), no tonnāžas nodokļa bāzes (Tonnāžas nodokļa likuma 4. panta 3. punkts).

(17) Polijas iestādes 2009. gada 25. februāra vēstulē apņēmās svītrot no Tonnāžas nodokļa likuma iespēju atskaitīt sociālās apdrošināšanas un veselības apdrošināšanas iemaksas, ja kuģa īpašnieks ir fiziska persona vai fiziska persona personālsabiedrībā ([19]). Tādēļ atskaitīšanas iespējas nepiemēros un struktūrām, kuras apliekamas ar tonnāžas nodokli, piemēros vienādu tonnāžas nodokļa bāzes un tonnāžas nodokļa summas aprēķina metodi.

2.3. **Nodokļa attiecināšanas kritēriji**

2.3.1. *Kuģi, uz kuriem var attiecināt nodokļa shēmu*

(18) Tikai jūras kuģi, kas iekļauti Polijas kuģu reģistrā, ir apliekami ar tonnāžas nodokli. Tādēļ shēmai atbilstīgs kuģis ir kuģis, kas kuģo zem Polijas karoga un ir iesaistīts starptautiskajā jūras transportā un kas atbilst visām prasībām attiecībā uz kuģošanu jūrā. Lai kuģi atzītu par jūras kuģi, tam jābūt attiecīgi sertificētam saskaņā ar Starptautisko konvenciju par kravas zīmi vai Starptautisko konvenciju par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (turpmāk tekstā – *SOLAS* konvencija) ([20]).

2.3.2. *Darbības, uz kurām var attiecināt nodokļa shēmu*

(19) Tonnāžas likumu var attiecināt uz šādām darbībām ([21]):

i) kravas vai pasažieru transports;

ii) glābšanas operācijas jūrā;

iii) vilkšanas pakalpojumi jūrā ar nosacījumu, ka vismaz 50 % no ieņēmumiem par darbu, ko velkonis reāli veicis finanšu gadā, veido jūras transporta pakalpojumi, nevis vilkšanas pakalpojumi uz ostu vai no tās;

([17]) Saskaņā ar 2004. gada 27. augusta likumu par veselības aprūpi, ko finansē no valsts līdzekļiem; Likumu žurnāls Nr. 210/2135, ar grozījumiem.
([18]) Saskaņā ar 1998. gada 13. oktobra Likumu par sociālā nodrošinājuma sistēmu; *Tiesību Aktu Vēstnesis* 2007, Nr. 11/74, ar grozījumiem.
([19]) Skatīt likuma 4. panta 3.–5. punktu, 6. pantu un 12. panta 3. punktu.
([20]) Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO) 1974. gada 1. novembrī Londonā pieņēma *SOLAS* konvenciju (ir spēkā Polijā, *Tiesību Aktu Vēstnesis* Nr. 61/318 un 319) un 1978. gada 17. februārī Londonā šīs pašas konvencijas protokolu (ir spēkā Polijā, *Tiesību Aktu Vēstnesis* 1984, Nr. 61/320 un 321, Nr. 35/177).
([21]) Tonnāžas nodokļa likuma 3. panta 1. punkts.

iv) bagarēšana ar nosacījumu, ka 50 % no ieņēmumiem par darbu, ko bagarkuģis veicis finanšu gadā, veido materiālu transportēšana jūrā.

(20) Polijas iestādes 2009. gada 25. februāra vēstulē ir apņēmušās mainīt iepriekšminēto trešo un ceturto noteikumu ([22]), ieviešot kritēriju, kas paredz, ka, lai tonnāžas nodokļa shēmu attiecinātu uz vilkšanu un bagarēšanu, vismaz 50 % no darbības laika finanšu gadā katram velkonim vai bagarkuģim jāsniedz pakalpojumi, kas uzskatāmi par jūras transportu.

(21) Turklāt Tonnāžas nodokļa likuma 3. panta 2. punktā noteiktas papildu darbības, kas apliekamas ar tonnāžas nodokli, ar nosacījumu, ka tās saistītas ar iepriekšminēto shēmai atbilstīgo pakalpojumu sniegšanu.

(22) Tonnāžas nodokļa likuma 3. panta 3. punktā ietverts darbību saraksts, kurām nekad nepiemēro tonnāžas nodokli, piemēram, jūras dibena izpēte, zveja, būvniecība, zemūdens darbi u. tml.

2.3.3. *Uzņēmumi, uz kuriem var attiecināt nodokļa shēmu*

(23) Uzņēmumi, uz kuriem var attiecināt shēmu, ir operatori, kas atbilst konkrētiem kritērijiem.

(24) Tonnāžas nodokļa likumā operators ir definēts kā: (i) privātpersona (fiziska persona) vai juridiska persona, kuras dzīvesvieta, atrašanās vieta vai pārvaldes atrašanās vieta atrodas Polijas teritorijā; (ii) partneris civilsabiedrībā, reģistrētā sabiedrībā, komandītsabiedrībā vai akciju komandītsabiedrībā ar ierobežotu atbildību, kura atrašanās vieta, pārvaldes atrašanās vieta vai dzīvesvieta atrodas Polijas teritorijā; vai (iii) ārvalstu uzņēmējs/uzņēmums 2004. gada 2. jūlija likuma par saimnieciskās darbības brīvību nozīmē ([23]), kas Polijā veic ar tonnāžas nodokli ([24]) apliekamas darbības; un tam jāatbilst vismaz vienam no šiem nosacījumiem:

— operators ir tieši iesaistīts kuģošanā, izmantojot privātus vai citai personai piederošus jūras kuģus, un tam ir derīgs atbilstības dokuments ([25]),

— operators ir kuģa īpašnieks, bet nav personiski iesaistīts sava vai citas personas kuģa kuģošanā,

— operators uz līguma pamata administrē citas personas kuģi šīs personas vārdā un uz tās rēķina, un tam ir derīgs atbilstības dokuments ([26]).

(25) Attiecībā uz pēdējo nosacījumu (kuģu administrēšana) ar 2007. gada 8. jūnija vēstuli Polijas iestādes apņēmās atļaut administrēšanas uzņēmumiem izmantot tonnāžas nodokli tikai tad, ja tie vienlaikus nodrošina gan kuģu apkalpes administrēšanu, gan kuģa tehnisko administrēšanu.

(26) Turklāt ar 2009. gada 26. oktobra vēstuli ([27]) Polijas iestādes paskaidroja, ka kuģa administrēšanas uzņēmumi atbilst visām prasībām Komisijas paziņojumā, kurā izklāstīti norādījumi par valsts atbalstu kuģu administrēšanas uzņēmumiem ("Kuģu administrēšanas pamatnostādnes") ([28]).

(27) Konkrētāk, runājot par Kuģu administrēšanas pamatnostādņu noteikumiem, kas paredz, ka kuģu administrēšanas uzņēmumiem jāsniedz ieguldījums ekonomikas un nodarbinātības jomā Eiropas Savienībā (pamatnostādņu 5.1. iedaļa) un ka jābūt saiknei starp pārvaldāmajiem kuģiem un Savienību (pamatnostādņu 5.2. iedaļa), Polijas iestādes ir apņēmušās Polijas Tonnāžas nodokļa likumā paredzēt, ka kuģu administrēšanas darbības jāveic ES teritorijā un ka darbos uz sauszemes vai uz kuģiem jānodarbina galvenokārt Savienības pilsoņi. Turklāt uz tādu kuģu administrēšanu, kas nav Savienības kuģi, tonnāžas nodokļa shēma neattiecas.

(28) Ciktāl tas attiecas uz prasību par atbilstību starptautiskiem un ES standartiem, kas paredzēti Kuģu administrēšanas pamatnostādnēs (pamatnostādņu 5.3. iedaļa), Polijas iestādes paskaidroja, ka Polija ir Starptautiskās Jūrniecības organizācijas un ES dalībvalsts, kas pilda visus starptautiskos un Eiropas standartus ([29]). Vairāki valsts tiesību akti nodrošina kuģu īpašnieku, administratoru un citu uzņēmumu atbilstību starptautiskajām prasībām ([30]), kuru piemērošanu nodrošina un kontrolē attiecīgas valsts iestādes.

(29) Attiecībā uz kuģu administratoru saikni ar karoga valsti (Kuģu administrēšanas pamatnostādņu 5.4. iedaļa) Polijas iestādes norādīja, ka kuģu īpašniekiem stingri noteiktais pienākums kuģot zem Polijas karoga ir pilnībā piemērojams arī kuģu administratoriem.

([22]) Ietverts Tonnāžas nodokļa likuma 3. panta 1. punkta otrajā un ceturtajā ievilkumā.
([23]) *Tiesību Aktu Vēstnesis* Nr. 173/1807, ar grozījumiem.
([24]) Skatīt iepriekšminēto 2.3.2. iedaļu.
([25]) Atbilstības dokumentu saskaņā ar *SOLAS* konvenciju izsniedz operatoram, kas atbilst Drošas kuģu ekspluatācijas un piesārņojuma novēršanas vadības starptautiskajam kodeksam (turpmāk tekstā – ISM kodekss). ISM kodeksu SJO pieņēma ar rezolūciju A741(18) (ir spēkā Polijā, *Starptautisko Dokumentu Oficiālais Vēstnesis* 2005, Nr. 4/28).
([26]) Skatīt 25. zemsvītras piezīmi.
([27]) Reģistrēts ar numuru TREN(2009) A/34359.
([28]) OV C 132, 11.6.2009., 6. lpp.
([29]) Proti, Polija ir *SOLAS, MARPOL* un *STCW* konvencijas (visiem to pielikumiem) dalībvalsts.
([30]) Konkrētāk, 2000. gada Jūras drošības likums (ar grozījumiem), 1995. gada Likums par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (ar grozījumiem), 2004. gada Likums par kuģu aprīkojumu, 1991. gada Likums par nodarbinātību uz tirdzniecības kuģiem (ar grozījumiem), 2001. gada Jūras kodeksa likums (ar grozījumiem).

(30) Attiecībā uz īpašu apmācību un nosacījumiem, kas minēta Kuģa administrācijas pamatnostādņu 6. iedaļā, ar 2009. gada 9. decembra vēstuli ([31]) Polijas iestādes ir uzņēmušās saistības, ka no brīža, kad tonnāžas nodokļa shēma stājas spēkā, tās pieprasīs katram jūrnieku darba devējam – kuģa īpašniekam vai kuģa administrēšanas uzņēmumam – nodrošināt atbilstību konkrētiem noteikumiem, kas paredzēti 2006. gada Konvencijā par darbu jūrniecībā ([32]) ([33]).

2.3.4. *Stratēģiskā un tehniskā administrēšana*

(31) Lēmuma par procedūras uzsākšanu 33. punktā Komisijas savu izpratni par stratēģisko administrēšanu pauda šādi: "tonnāžas nodokļa uzņēmumam jāpieņem lēmumi par būtiskiem kapitālizdevumiem un to realizēšanu Polijā. Vērtējot šos jautājumus, Polijas iestādes ņem vērā, cik lielā mērā ārvalstu personāla darbs organizēts, ievērojot Polijā dislocēta personāla norādījumus un tā pakļautībā. Tāpat ir svarīgi novērtēt, vai stratēģisko funkciju veic Polijā un vai galvenā mītne, tostarp augstākā līmeņa vadošais personāls un vieta, kur pieņem gan direktoru padomes, gan operatīvā darba valdes lēmumus, atrodas Polijā."

(32) Attiecībā uz komerciālo administrēšanu lēmuma par procedūras uzsākšanu 34. punktā Komisija atzīmēja, ka "nodokļu iestādes pārliecināsies, ka maršrutu plānošana, pasažieru vai kravas rezervēšana, apgāde un ēdināšana uz kuģiem, apkalpes administrēšana un apmācība, kuģu tehniskā administrēšana, tostarp lēmumu pieņemšana par kuģu remontdarbiem un tehnisko apkopi, notiek Polijā. Tāpat jānorāda atbalsta iespējas, piemēram, apmācības centri, termināļi u. c. Polijā un tas, cik lielā mērā ārvalstu biroji un filiāles strādā Polijā dislocēta personāla vadībā. Fakts, ka kuģis ir reģistrēts, klasēts, apdrošināts un finansēts Polijā, palielina minēto rādītāju nozīmību. Bet jebkurā gadījumā jāiztur abas pārbaudes daļas – stratēģiskās administrēšanas un komerciālās administrēšanas pārbaude."

(33) Pēc lēmuma par procedūras uzsākšanu Polijas iestādes paskaidroja, ka lēmuma par procedūras uzsākšanu 33. un 34. punkta prasības nav korektas un ka Tonnāžas nodokļa likumā ietvertie noteikumi par operatoru atbilstību ir alternatīvi, nevis kumulatīvi. Faktiski saskaņā ar Tonnāžas nodokļa likuma 2. panta 3. punkta a) un b) apakšpunktu operators (t. i. persona, kas apliekama ar tonnāžas nodokli, ja tās darbībām var piemērot šo shēmu) ir "fiziska vai juridiska persona, partneris civilsabiedrībā, reģistrēta sabiedrība, komandītsabiedrība, akciju komandītsabiedrība, kuru dzīvesvietai, mītnes vietai vai administratīvajai valdei jābūt Polijā." Citiem vārdiem sakot, jāizpilda viens no šiem trim noteikumiem: (i) visi galvenie lēmumi jāpieņem Polijā (tostarp par komerciālo administrēšanu un stratēģisko administrēšanu) vai (ii) galvenā mītne vai (iii) vadošais personāls jāizvieto Polijā.

(34) Polijas iestādes paskaidroja, ka Tonnāžas nodokļa likuma 2. panta 3. punkta c) apakšpunkts skaidri norāda, ka operators var būt arī ārvalstu uzņēmējs ([34]), kas iesaistījies darbībās Polijā, kam piemērojams tonnāžas nodoklis. Tādēļ, lai uzņēmumam piemērotu Polijas tonnāžas nodokļa shēmu, tam nav jādarbojas tikai Polijā, tam drīkst būt uzņēmumi citā Savienības/EEZ valstī.

2.3.5. *Fraktētu kuģu izmantošana*

(35) Pēc lēmuma par procedūras uzsākšanu Polijas iestādes skaidroja, ka saskaņā ar Tonnāžas nodokļa likumu (tā 2. panta 3. punkta a) līdz c) apakšpunkts) uzņēmumi, kas nodarbojas tikai ar kuģu fraktēšanu uz laiku vai reisu, nevar izmantot tonnāžas nodokli. Tādējādi tikai operatorus, kas ir kuģu īpašnieki vai izmanto fraktētus kuģus uz berbouta līguma pamata, vai ir to administratori, var aplikt ar tonnāžas nodokli.

2.3.6. *Ierobežojošie pasākumi*

(36) Tonnāžas nodokļa likums paredz vairākus ierobežojošus pasākumus, lai nepieļautu, ka tos izmanto attiecībā uz neatbilstošām darbībām Polijā vai citās valstīs. Šie ierobežojošie pasākumi ir paredzēti, lai nepieļautu, ka neatbilstošu darbību rezultātā gūst labumu no tonnāžas nodokļa shēmas ([35]).

2.3.7. *Princips "visu vai neko"*

(37) Tonnāžas nodokļa likuma 3. un 4. pantā noteikts, ka kuģu īpašniekiem, kas apliekami ar tonnāžas nodokli, jāattiecina tonnāžas nodoklis uz visiem shēmai atbilstīgajiem kuģiem un visām shēmai atbilstīgajām darbībām, kas veiktas uz šiem kuģiem. Tādējādi selektīva tonnāžas nodokļa shēma (īstenošana pēc izvēles) ir pilnībā izslēgta.

(38) Šis noteikums attiecas arī uz uzņēmumu grupām. Visiem uzņēmumu grupas shēmai atbilstīgajiem uzņēmumiem, kurus Polijā var aplikt ar nodokli, jāpievienojas Polijas tonnāžas nodokļa shēmai ar visām shēmai atbilstīgajai darbībām, kolīdz to izvēlējies viens no grupas uzņēmumiem.

([31]) Reģistrēta ar numuru TREN(2009) A/38744.

([32]) ES tiesībās iestrādāta ar Padomes Direktīvu 2009/13/EK integrē ES tiesībās, ar ko īsteno Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociāciju (EKKĪA) un Eiropas Transporta darbinieku federācijas (ETDF) Nolīgumu par 2006. gada Konvenciju par darbu jūrniecībā un groza Direktīvu 1999/63/EK (OV L 124, 20.5.2009., 30. lpp.).

([33]) Šo nosacījumu iestrādā iekšējā regulējumā, kas īsteno Tonnāžas nodokļa likumu.

([34]) 2004. gada 2. jūlija Polijas Likuma par saimnieciskās darbības brīvību izpratnē, *Tiesību Aktu Vēstnesis* Nr. 173/1807, ar grozījumiem.

([35]) Skatīt lēmuma par procedūras uzsākšanu 2.7.4.–2.7.9. iedaļu.

(39) Saskaņā ar Tonnāžas nodokļa likuma 11. pantu, ja kuģu īpašnieki apvienojas, viens no kuriem ir atbildīgs par tonnāžas nodokļa samaksu, vai ja tonnāžas nodokļa uzņēmums iegādājas citus kuģa īpašniekus, jaunizveidotā kuģniecība ir atbildīga par tonnāžas nodokļa samaksu par visu apvienoto shēmai atbilstīgo floti.

(40) Turklāt, ja uzņēmums pārtrauc ar tonnāžas nodokli apliekamās darbības, Tonnāžas nodokļa likums nosaka, ka nav iespējams vēlreiz izvēlēties tonnāžas nodokli, līdz nav pagājuši trīs gadi, sākot no tā kalendārā gada beigām, kurā operators pārtraucis darbības vai izlēmis nepiemērot tonnāžas nodokli.

(41) Turklāt tonnāžas nodokļa uzņēmumiem ir noteikts konkrēts laikposms, kura laikā nevar atteikties piemērot tonnāžas nodokli. Šis "tonnāžas nodokļa laikposms" paredzēts, lai neļautu kuģu īpašniekiem mainīt tonnāžas nodokļa un uzņēmuma peļņas nodokļa piemērošanas laikposmus atkarībā no parādu un ienākumu līmeņa. Šobrīd saskaņā ar Tonnāžas nodokļa likumu Tonnāžas nodokļa laikposms ir pieci gadi (likuma 10. pants).

(42) Tomēr ar 2009. gada 23. februāra vēstuli Polijas iestādes ir apņēmušās mainīt Tonnāžas nodokļa likumu, pagarinot šo laikposmu līdz 10 gadiem. Tādēļ, līdzko uzņēmumi nolemj piemērot tonnāžas nodokli, tiem tonnāžas nodokļu shēmā jāpaliek vismaz 10 gadu.

2.4. **Saikne ar karogvalsti**

(43) Šajā Polijas tonnāžas nodokļa shēmā ir paredzēta cieša saikne ar karogvalsti, proti, pastāv prasība, ka tikai Polijas kuģu reģistrā ietvertiem kuģiem var piemērot tonnāžas nodokli.

2.5. **Shēmas darbības ilgums**

(44) Ar 2006. gada 13. aprīļa vēstuli Polijas iestādes ir apņēmušās ierobežot ierosināto tonnāžas nodokļa režīmu līdz 10 gadiem un pēc 10 gadu laikposma atkārtoti paziņot par shēmas pagarināšanu vai atjaunošanu. Turklāt 2009. gada 9. decembra vēstulē tās norādīja, ka tonnāžas nodokļa shēma stājas spēkā 2011. gada 1. janvārī.

2.6. **Iespējama pārklāšanās ar citām shēmām**

(45) Saskaņā ar Komisijas rīcībā esošo informāciju pašreiz nav atbalsta shēmas, kas attiektos uz Polijas jūras transportu.

2.7. **Ikgadēja ziņošana**

(46) Polijas iestādes savā paziņojumā ir apņēmušās sniegt Komisijai ikgadējus ziņojumus par situāciju un izmaiņām Polijas reģistrētajā flotē un jūrnieku nodarbinātībā tajā, kā arī par tonnāžas nodokļa uzņēmumu vai grupu skaitu.

3. **IZMEKLĒŠANAS PROCEDŪRAS UZSĀKŠANAS IEMESLI**

(47) Lēmumā par procedūras uzsākšanu Komisija izvirzīja piecus šādus problēmjautājumus saistībā ar Polijas tonnāžas nodokļa režīmu un tā atbilstību iekšējam tirgum:

— fakts, ka shēma ļauj fiziskām personām gūt labumu no tonnāžas likuma, un fakts, ka shēma ļauj fiziskām vai juridiskām personām, kam jāmaksā iedzīvotāju ienākuma nodoklis un kas izvēlējušās maksāt tonnāžas nodokli, atskaitīt sociālās apdrošināšanas iemaksas un veselības apdrošināšanas iemaksas no attiecīgi tonnāžas nodokļa un tonnāžas nodokļa bāzes,

— tonnāžas nodokļa attiecināšana uz velkoņiem un bagarkuģiem, ja šādi kuģi sniedz pakalpojumus, kas uzskatāmi par jūras transportu, mazāk nekā pusi no to darbības laika finanšu gadā,

— iespēja kuģa īpašniekam maksāt tonnāžas nodokli par kuģiem, kuriem uzņēmums uz sava vai trešās personas rēķina kumulatīvi nenodrošina trīs šādas funkcijas: komerciālā un tehniskā kuģu administrēšana un apkalpes administrēšana, nepārsniedzot tonnāžu, kas četrreiz lielāka par to kuģu tonnāžu, kuriem tas veic minētās trīs funkcijas,

— prasības attiecībā uz stratēģisko un tehnisko administrēšanu, kas nosaka to, ka faktiski visi galvenie lēmumi jāpieņem Polijā un augstākā līmeņa vadošajam personālam, galvenajai mītnei, direktoru padomei, un operatīvā darba valdei jāatrodas Polijā, kas varētu radīt *de facto* diskrimināciju un ierobežot kuģu īpašnieku tiesības veikt uzņēmējdarbību citā dalībvalstī,

— fakts, ka tonnāžas nodokļa uzņēmumi varēja izvēlēties nepiemērot tonnāžas nodokļa sistēmu jau pēc 5 sistēmas piemērošanas gadiem.

4. **POLIJAS PIEZĪMES**

(48) Pēc lēmuma pieņemšanas sākt oficiālu izmeklēšanas procedūru Polijas iestādes sniedza vairākus skaidrojumus par faktiem, kas aprakstīti lēmumā par procedūras uzsākšanu. Šie fakti ir pienācīgi ņemti vērā šā lēmuma 2. nodaļā un šeit tos neatkārtos. Šeit sniegtās piezīmes attiecas uz Komisijas bažām, kas minētas lēmumā par procedūras uzsākšanu.

Fizisku personu tiesības piemērot tonnāžas nodokli; fakts, ka gadījumā, ja fiziskas personas maksā tonnāžas nodokli, tiek atskaitītas veselības apdrošināšanas iemaksas un sociālās apdrošināšanas iemaksas attiecīgi no tonnāžas nodokļa summas un nodokļa bāzes

(49) Lēmumā sākt oficiālu izmeklēšanu Komisija uzdeva jautājumu, vai jābūt iespējamai tonnāžas nodokļu shēmas attiecināšanai uz fiziskām personām. Polijas iestādes argumentēja, ka, neattiecinot tonnāžas nodokļu shēmu uz fiziskām personām, var rasties Tonnāžas nodokļa likuma neatbilstība Polijas konstitūcijai, tā kā konstitūcija paredz vienlīdzīgas attieksmes principa ievērošanu valsts iestādēs. Turklāt Polijas tiesību akti neaizliedz personām, kas nav juridiskas personas, iesaistīties jūras transportā, un tādējādi kuģu īpašnieki var būt arī fiziskas personas.

(50) Runājot par to, vai sociālās apdrošināšanas iemaksu un veselības apdrošināšanas iemaksu atskaitīšana attiecīgi no tonnāžas nodokļa summas un bāzes ir saderīga ar iekšējo tirgu, Polijas iestādes paskaidroja, ka atskaitīšana iespējama tikai fiziskām personām. Tās uzskata arī, ka šāds samazinājums izriet no fakta, ka sociālās apdrošināšanas un veselības apdrošināšanas iemaksas kompensē iedzīvotāju ienākumu nodokļa shēma. Lai pretendētu uz atskaitīšanu, nav svarīgi, vai ienākumu nodoklis ir samaksāts par ienākumiem vai ieņēmumiem. Sociālās apdrošināšanas un veselības apdrošināšanas iemaksu atskaitīšanu var veikt arī nodokļu maksātāji, kas piemērojuši reģistrēta ienākuma nodokļa vienotu summu, saskaņā ar kuru ieņēmumus apliek ar nodokli. Iestādes apgalvo, ka fakts, ka tonnāžas nodokli nemaksā, pamatojoties uz faktiskajiem ienākumiem, neierobežo iespēju atskaitīt sociālās apdrošināšanas un veselības apdrošināšanas iemaksas attiecīgi no nodokļa bāzes un summas.

(51) Turklāt Polijas iestādes iebilda, ka, liedzot kuģu īpašniekiem, kas ir fiziskas personas, iespēju atskaitīt sociālās apdrošināšanas un veselības apdrošināšanas iemaksas attiecīgi no tonnāžas nodokļa bāzes un summas, var rasties kuģu īpašnieku juridiskās un tiesiskās situācijas diferencēšana atkarībā no tā, vai līdztekus darbībām, ko apliek ar tonnāžas nodokli, tie gūst citus ienākumus, piemēram, ar nomas vai darba attiecību palīdzību.

(52) Polijas iestādes skaidroja, ka atskaitījumu sistēma attiecas tikai uz tām personām, kas ir iesaistītas shēmai atbilstīgā saimnieciskā darbībā, nevis uz jūrniekiem, kurus šīs personas nodarbina.

(53) Tomēr, kā norādīts šā lēmuma 17. apsvērumā, ar 2009. gada 25. februāra vēstuli Polijas iestādes ir apņēmušās mainīt tonnāžas nodokļa shēmu, svītrojot no Tonnāžas nodokļa likuma iespēju atskaitīt sociālās apdrošināšanas un veselības apdrošināšanas iemaksas, ja kuģa īpašnieks ir fiziska persona vai fiziska persona personālsabiedrībā (piem., likuma 4. panta 3. punkts 6. pants un 12. panta 3. punkts).

Bagarēšanas un vilkšanas darbu atbilstība

(54) Runājot par Komisijas iepriekšējo novērtējumu, kurā konstatēts, ka, nosakot, vai tonnāžas likumu var piemērot bagarēšanas un vilkšanas darbiem, jābalstās uz konkrētā velkoņa vai bagarkuģa darbības laiku finanšu gadā, nevis uz radīto ienākumu līmeni, Polijas iestādes iebilda, ka darbība laika sasaistīšana ar iespēju aplikt konkrēto darbību ar tonnāžas nodokli ne vienmēr atspoguļos šīs darbības izmantošanu gada laikā.

(55) Polijas iestādes uzskata, ka atbilstošāk būtu saglabāt pašreizējos risinājumus, t. i., pamatoties uz to, cik liels ir ar tonnāžas nodokli aplikto darbību procentuālais apjoms no kopējā ieņēmumu apjoma, jo šādos gadījumos var pārbaudīt nodokļa maksātāja grāmatvedības datus. Polijas iestādes apgalvo, ka šāds risinājums ir vienkāršāks gan nodokļu maksātājam, gan nodokļu iestādēm un ka ar šādu risinājumu var izskaust to, ka tonnāžas nodokli neatļauti piemēro minētajām darbībām, pat ja nepieciešamie nosacījumi nav ievēroti.

(56) Tomēr, kā minēts šā lēmuma 20. apsvērumā, atsaucoties uz bažām, kas minētas Komisijas lēmumā sākt oficiālu izmeklēšanas procedūru, 2009. gada 25. februāra vēstulē Polijas iestādes ir apņēmušās mainīt tonnāžas nodokļa shēmu, ieviešot kritēriju, ka tonnāžas likumu var attiecināt uz vilkšanu un bagarēšanu tikai tad, ja vismaz 50 % no darbības laika finanšu gadā katrs velkonis vai bagarkuģis sniedz pakalpojumus, kas uzskatāmi par jūras transportu.

Tonnāžās nodokļa shēmas attiecināšana uz tehnisko administrēšanu un apkalpes administrēšanu, kā arī uz laiku vai reisu fraktētiem kuģiem

(57) Lēmumā sākt oficiālu izmeklēšanas procedūru Komisija skaidroja, ka tonnāžas nodoklis attiecināms tikai uz tiem kuģiem, kuriem kuģa īpašnieks nodrošina vai nu kuģa apkalpes administrēšanu un tehnisko administrēšanu, vai kuģa komerciālu administrēšanu, ja minēto kuģu tonnāža vairāk kā četras reizes nepārsniedz to kuģu tonnāžu, kuriem īpašnieks veic minētās trīs funkcijas – kuģa tehnisko administrēšanu, apkalpes administrēšanu un komerciālo administrēšanu. Polijas iestādes iebilda, ka tonnāžas nodokļa sistēma veidota, pamatojoties uz Kopienas pamatnostādnēm par valsts atbalstu jūras transportam ([36]) (turpmāk tekstā –

([36]) OV C 13, 17.1.2004., 3. lpp.

pamatnostādnes), kurās nav šādu sīki izstrādātu nosacījumu, kas tādējādi nebija jāietver Tonnāžas nodokļa likuma noteikumos.

(58) Runājot par uz laiku vai reisu fraktētiem kuģiem, kā norādīts šī lēmuma 35. apsvērumā, Polijas iestādes skaidro, ka uz tiem neattiecina tonnāžas nodokli.

Prasības attiecībā uz stratēģisko un komerciālo administrēšanu

(59) Attiecībā uz prasībām, kas aprakstītas lēmumā par procedūras uzsākšanu saistībā ar stratēģisko un tehnisko administrēšanu, par to, ka faktiski visi galvenie lēmumi jāpieņem Polijā un ka augstākā līmeņa vadošajam personālam, galvenajai mītnei, direktoru padomei un operatīvā darba valdei jāatrodas Polijā, Polijas iestādes apgalvoja, ka šīs prasības neizriet no Tonnāžas nodokļa likuma noteikumiem. Saskaņā ar Polijas iestāžu nostāju, Tonnāžas nodokļa likuma noteikumi neparedz stratēģiskā un komerciālās administrēšanas novērtējumu (pārbaudi).

(60) Iestādes paskaidroja, ka nosacījumi attiecībā uz stratēģisko un komerciālo administrēšanu ir alternatīvi, nevis kumulatīvi. Citiem vārdiem sakot, jāizpilda tikai viens no šiem trim faktoriem: (i) vai nu visi galvenie lēmumi jāpieņem Polijā (komerciālā administrēšana un stratēģiskā administrēšana), vai (ii) galvenajai mītnei vai (iii) vadošajam personālam jāatrodas Polijā.

(61) Tādēļ Polijas iestādes uzskata, ka, lai uzņēmumus apliktu ar Polijas tonnāžas nodokli, uzņēmumiem nav jādarbojas tikai Polijā, tiem drīkst būt uzņēmums citā Savienības/EEZ valstī.

(62) Attiecībā uz tiesībām veikt uzņēmējdarbību Polijas iestādes skaidroja, ka kuģu īpašnieks var būt arī ārvalstu uzņēmējs ([37]), kas Polijā nodarbojas ar saimnieciskām darbībām, kas apliekamas ar tonnāžas nodokli. Iestādes apgalvoja, ka Polijas Kuģu reģistrā iespējams reģistrēt Eiropas Savienības dalībvalsts pilsonim vai ES dalībvalsts reģistrētai juridiskai personai piederošu kuģi, kā arī kuģi, ja:

— vismaz puse no tā pieder dalībvalsts pilsonim vai dalībvalstī reģistrētai juridiskai personai ar nosacījumu, ka kuģa īpašnieka dzīves vieta vai galvenās mītnes vai filiāles atrašanās vieta ir dalībvalsts (var iekļaut Polijas kuģu reģistra Pastāvīgajā kuģu reģistrā pēc visu līdzīpašnieku pieteikuma),

— tas pieder kapitāla sabiedrībai, kas reģistrēta ārvalstīs un kurā Eiropas Savienības dalībvalsts pilsonim vai Eiropas Savienības dalībvalstī reģistrētai juridiskai personai pieder akciju kapitāls, ar nosacījumu, ka kuģa īpašnieka vai galvenā mītnes vai filiāles atrašanās vieta ir Eiropas Savienības dalībvalstī (var iekļaut Polijas kuģu reģistra Pastāvīgajā kuģu reģistrā pēc īpašnieka pieteikuma).

([37]) 2004. gada 2. jūlija Polijas likuma par saimnieciskās darbības brīvību normu izpratnē, Tiesību aktu vēstnesis Nr. 173/1807, ar grozījumiem.

(63) Polijas iestādes skaidroja, ka ārvalstnieki, kas ir dalībvalstu un EEZ valstu piederīgie, var uzsākt un veikt uzņēmējdarbību, pamatojoties uz tādiem pašiem principiem kā Polijas uzņēmēji. Turklāt pilsoņi, kas nav no ES/EEZ dalībvalsts, arī var uzsākt un veikt uzņēmējdarbību, pamatojoties uz tādiem pašiem principiem kā Polijas pilsoņi, ja viņi likumīgi uzturas Polijā. Turklāt ārvalstu uzņēmēji (ārvalstnieki, kas veic uzņēmējdarbību ārvalstīs) var uzsākt uzņēmējdarbību, nodibinot filiāles un pārstāvniecības Polijā (saskaņā ar Uzņēmējdarbības brīvības likumu).

(64) Filiāle ir atsevišķa un organizatoriski autonoma uzņēmējdarbība, ko uzņēmējs veic ārpus mītnes vietas vai uzņēmējdarbības galvenās vietas. Polijas iestādes apgalvoja, ka ārvalstu uzņēmuma filiāles nodibināšana nav sarežģīta un ka ārvalstu uzņēmējam nav jānodrošina atbilstība sīki izstrādātiem nosacījumiem. Pārstāvniecības var veikt vienīgi darbības, kas saistītas ar ārvalstu uzņēmuma reklāmu un tirdzniecības veicināšanu.

(65) Runājot par Komisijas iepriekšējo novērtējumu, kurā konstatēts, ka tonnāžas nodokļa shēmas stratēģiskās un komerciālās administrēšanas nosacījumi rada potenciālus ierobežojumus filiāļu veidošanai un varētu izraisīt *de facto* diskriminācijas problēmas un ierobežot tiesības veikt uzņēmējdarbību, Polijas iestādes, pamatojoties uz iepriekš minēto, iebilda, ka šāds secinājums ir nepamatots un nav balstīts uz spēkā esošajiem tiesību aktiem.

Princips "Visu vai neko"

(66) Saistībā ar shēmā paredzēto nodokļa piecu gadu periodu Polijas iestādes uzsvēra, ka pamatnostādnēs nav nosacījumu par šādiem periodiem.

(67) Turklāt, nosakot, ka tonnāžas nodokļa periods ir 5 gadi, ir iespējams panākt, ka ātrāk izjūtams tiesību akta iespaids, piemēram, Polijas kuģu īpašniekiem piederošu kuģu atgriešanās zem Polijas karoga, t. i., zem Eiropas Savienības karoga.

(68) Polija secināja, ka, ievērojot Polijas apņemšanos pēc 10 gadiem tonnāžas nodokļa shēmu kā atbalsta shēmu Eiropas Komisijai iesniegt vēlreiz, tonnāžas nodokļa perioda pagarināšana līdz 10 gadiem apgrūtinās pienācīgu ieviestās shēmas analīzi, kas jāpaveic, pirms shēmu atkal iesniedz Komisijai.

(69) Kā minēts šā lēmuma 42. apsvērumā, vēlāk Polijas iestādes apņēmās mainīt tonnāžas nodokļa shēmu, pagarinot tonnāžas nodokļa periodu uzņēmumiem līdz 10 gadiem.

5. IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMES

(70) Uz *Oficiālajā Vēstnesī* publicēto paziņojumu, kurā sniegts 2007. gada 11. decembra Komisijas lēmuma kopsavilkums, ar 2007. gada 20. decembra vēstuli atsaucās tikai viena ieinteresētā persona *Bugsier Reederei- und Bergungsgesellschaft mbH & Co. KG* (turpmāk tekstā – *Bugsier Reederei*).

(71) Pēc *Bugsier Reederei* domām, Polijas tonnāžas nodokļa režīms nebūtu jāattiecina uz vilkšanu. Uzņēmums uzskata, ka tas var radīt nopietnus konkurences izkropļojumus Eiropas vilkšanas sektorā.

6. PASĀKUMA NOVĒRTĒJUMS

6.1. Atbalsta esība saskaņā ar Līguma par ES darbību 107. panta 1. punktu

(72) Saskaņā ar Līguma par ES darbību 107. panta 1. punktu ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm.

(73) Ar tonnāžas nodokļa shēmu Polijas iestādes, izmantojot valsts resursus, nodrošina priekšrocību, pazeminot uzņēmuma ienākuma nodokli vai iedzīvotāju ienākuma nodokli, kas pretējā gadījumā šai nozarei būtu jāmaksā, un tādējādi izrāda pretimnākšanu atsevišķiem uzņēmumiem, jo šis pasākums ir piemērojams tikai jūras transporta nozarē. Šādas priekšrocības draud izkropļot konkurenci un var ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm, jo šādas kuģošanas darbības parasti veic pasaules tirgū, kurā konkurē uzņēmumi no citām dalībvalstīm.

(74) Tādēļ Komisija uzskata, ka paziņotā shēma ir kvalificējama kā valsts atbalsts Līguma par ES darbību 107. panta 1. punkta nozīmē.

6.2. Novērtējuma juridiskais pamats

(75) Saskaņā ar Līguma par ES darbību 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, atbalstu, kas veicina konkrētu saimniecisko darbību vai konkrētu tautsaimniecības jomu attīstību, ja šādam atbalstam nav tāds nelabvēlīgs iespaids uz tirdzniecības apstākļiem, kas ir pretrunā kopīgām interesēm, un tādējādi tas sniedz iespējamo pamatojumu atbrīvojumam no vispārējā valsts atbalsta aizlieguma, var uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu. Šajā gadījumā Komisija uzskata, ka LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunkts ir piemērots juridiskais pamats paziņotajai atbalsta shēmai.

(76) Jo īpaši ir jāizskata atbalsts par labu jūrniecības nozarei, ņemot vērā pamatnostādnes, tostarp Kuģu administrēšanas pamatnostādnes, kas paredz noteikumus par kuģu apkalpes un tehniskās administrēšanas uzņēmumu tiesībām izmantot tonnāžas nodokļa režīmu vai citus nodokļu režīmus.

6.3. Saderības novērtējums

(77) Pamatnostādnēs izklāstīti nosacījumi, ar kādiem dalībvalstis drīkst izveidot konkrētas valsts atbalsta shēmas jūras pārvadājumu nozares atbalstam, lai īstenotu šādus vispārējus mērķus:

— uzlabotu jūras pārvadājumus, lai tie būtu droši, efektīvi un videi draudzīgi,

— veicinātu kuģu reģistrēšanu vai pārreģistrēšanu dalībvalstu reģistros,

— sekmētu dalībvalstīs izveidoto jūrniecības nozares klasteru konsolidāciju, saglabājot vispārēju flotes konkurētspēju pasaules tirgos,

— saglabātu un uzlabotu prasmes jūrniecības jomā, kā arī ES/EEZ jūrniekiem nodrošinātu darba vietas un sekmētu to izveidi, un

— veicinātu jaunus pakalpojumus īso jūras pārvadājumu jomā saskaņā ar Kopienas Transporta politikas balto grāmatu.

(78) Pamatnostādņu 3.1. iedaļas piektajā apakšpunktā tonnāžas nodokļa shēmas īpaši pieminētas kā fiskālo pasākumu piemērs, kas "sekmē kvalitatīva darbaspēka nodarbināšanu jūrniecības nozares sauszemes darbībās" un tādējādi ir uzskatāmas par saderīgām ar iekšējo tirgu.

(79) Tomēr pamatnostādnes nosaka konkrētus kritērijus, lai šādas shēmas būtu saderīgas ar iekšējo tirgu.

(80) Kritēriji ir apskatīti lēmumā par procedūras uzsākšanu, un Komisija izteica šaubas par vairākiem no tiem. Komisija ir sniegusi galīgo novērtējumu par katru kritēriju.

6.4. Fizisku personu tiesības piemērot tonnāžas nodokli; veselības apdrošināšanas iemaksu un sociālās apdrošināšanas iemaksu atskaitīšana attiecīgi no tonnāžas nodokļa summas un nodokļa bāzes, ja tonnāžās nodokli maksā fiziska persona

(81) Lēmumā uzsākt oficiālu izmeklēšanas procedūru Komisija apšaubīja, vai tonnāžas nodoklis būtu jāpiemēro fiziskām personām. Pamatnostādņu 3.1. iedaļas ceturtajā

apakšpunktā noteikts, ka "par valsts atbalstu uzskatāma sistēma, kad parasto **uzņēmuma ienākuma nodokļa sistēmu** aizstāj ar tonnāžas nodokli" ([38]). Praksē fiziskas personas apliek ar iedzīvotāju ienākuma nodokli, nevis uzņēmuma ienākuma nodokli. Turklāt tonnāžas nodokļa shēmas, ko līdz šim apstiprinājusi Komisija, attiecās uz uzņēmuma ienākuma nodokļa sistēmu aizstāšanu ar tonnāžas nodokļa shēmām.

(82) Tomēr Komisija pieņem zināšanai, ka pamatnostādnes neattiecas tikai uz juridiskām personām, bet ietver visas iespējamās struktūras, kas veic jūras pārvadājumus. Pamatnostādņu 2.1. iedaļas pirmajā apakšpunktā ir noteikts, ka "Pamatnostādnēs atbalsta saņēmējus nešķiro ne pēc to juridiskā statusa (uzņēmumi, personālsabiedrības vai **fiziskas personas**), ne pēc īpašumtiesībām (valsts vai privātām), un ar terminu "uzņēmums" saprot jebkāda veida juridiskas vai fiziskas personas." ([38]) Turklāt tas atbilst ES konkurences tiesību aktu principiem, kas attiecas uz uzņēmumiem neatkarīgi no to juridiskās formas.

(83) Turklāt, tā kā nodokļa bāzes aprēķins ir vienāds un attiecīgi piemēro vienādu 19 % likmi, fiziskām un juridiskām personām nepiemēro atšķirīgu attieksmi.

(84) Tādēļ nav iemesla saskaņā ar pamatnostādnēm atšķirīgi izturēties pret fiziskām personām, un Komisijas šaubas attiecībā uz šo aspektu ir mazinājušās.

(85) Turklāt fiziskas personas nedrīkstēs vēl vairāk samazināt maksājamo tonnāžas nodokli (līdz pat līmenim, kad nodoklis nav jāmaksā), jo saskaņā ar Polijas iestāžu apņemšanos fiziskas personas nevarēs atskaitīt sociālās apdrošināšanas un veselības apdrošināšanas iemaksas attiecīgi no tonnāžas nodokļa summas un bāzes. Tādējādi tonnāžas nodokļa maksājumu līmenis visām struktūrām, kam šis nodoklis piemērojams, būs vienāds neatkarīgi no to juridiskās formas (fiziskas vai juridiskas personas, ārvalstu uzņēmēji u. c.).

(86) Attiecībā uz iespēju fiziskām personām atskaitīt sociālās apdrošināšanas un veselības apdrošināšanas iemaksas attiecīgi no tonnāžas nodokļa summas un bāzes, Komisija ņem vērā Polijas iestāžu apņemšanos šo normu svītrot no likuma. Šī apņemšanās attiecas arī uz juridiskajām personām, kuras apliek ar iedzīvotāju ienākumu nodokli. Komisija atzinīgi vērtē minēto apņemšanos, jo minētā iespēja būtu pretrunā ar tonnāžas nodokļa būtību (ar abstrakto peļņu aizstājot parasto peļņu, kas iegūta atskaitot faktiskās izmaksas no ieņēmumiem) un sniegtu nepamatotas priekšrocības. Tas ļautu radīt arī nepamatotu nevienlīdzīgu attieksmi pret fiziskām un juridiskām personām.

([38]) Autora izcēlums.

(87) Turklāt Komisija uzskata, ka Tonnāžas nodokļa likuma 2. panta 3. punktā minētā valsts un ārvalstu struktūru definīcija nerada bažas par iespējamu diskrimināciju struktūru starpā, jo tā nerada neizdevīgus apstākļus ārvalstu struktūrām attiecībā uz Polijas tonnāžas nodokļa shēmas piemērojamību.

6.5. **Galvenās shēmai atbilstīgās darbības**

(88) Kā norādīts lēmumā par oficiālās izmeklēšanas procedūras uzsākšanu, Komisija uzskata, ka tonnāžas nodokļa attiecināšana uz starptautisko kravas un/vai pasažieru jūras transportu atbilst pamatnostādnēm.

(89) Turklāt attiecībā uz kravas un/vai pasažieru transportēšanas darbību iekļaušanu tonnāžas nodokļu shēmā Komisija norāda, ka pamatnostādnes attiecas uz uzņēmumiem, kas sniedz jūras transporta pakalpojumus, piemēram, preču un pasažieru jūras pārvadājumus ([39]), tādēļ pamatnostādņu nozīmē tonnāžas nodoklis ir piemērojams vienīgi pasažieru un/vai kravas transportam. Attiecībā uz glābšanas operācijām uz jūras Komisija uzskata, ka saskaņā ar lēmumu pieņemšanas praksi ([40]) šādiem pakalpojumiem būtu jāpiemēro tonnāžas nodoklis, tā kā tie ir netieši un tieši saistīti ar jūras pārvadājumiem.

(90) Attiecībā uz vilkšanu pamatnostādņu 3.1. iedaļas četrpadsmitais apakšpunkts nosaka, ka "vilkšana" pamatnostādņu darbības jomā ietilpst tikai tad, ja attiecīgā gada laikā no velkoņa kopējā faktiski paveiktā darba vismaz 50 % ir "jūras transports". Dīkstāves laiku var proporcionāli iekļaut tajā velkoņa faktiski veiktā darba daļā, kas uzskatāma par "jūras transportu".

(91) Attiecībā uz bagarēšanu pamatnostādņu 3.1. iedaļas 16. apakšpunkts nosaka: "Tomēr uzņēmumiem var piemērot nodokļu atvieglojumus (piemēram, tonnāžas nodokli) par tiem bagariem, no kuru kopējā darba laika gadā vismaz 50 % ir "jūras transports", tas ir, iegūto materiālu tāljūras transports, atbalstu piemērojot tikai jūras transporta darbībām."

([39]) Skatīt Pamatnostādņu 2. iedaļas trešo apakšpunktu, kā arī Padomes 1986. gada 22. decembra Regulu (EEK) Nr. 4055/86, ar ko brīvas pakalpojumu sniegšanas principu piemēro jūras pārvadājumiem starp dalībvalstīm un starp dalībvalstīm un trešām valstīm (OV L 378, 31.12.1986., 1. lpp.); un Padomes 1992. gada 7. decembra Regulu (EEK) Nr. 3577/92, ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža) (OV L 364,12.12.1992., 7. lpp.).

([40]) Skatīt šādus dokumentus: Valsts atbalsts N 330/05 – Lietuva – Atbalsts kuģniecības uzņēmumiem – Tonnāžas nodokļa shēma, kas pieņemta 19.7.2006. (OV C 90, 25.4.2007., 11. lpp.); Valsts atbalsts N 114/04 – Itālija – Tonnāžas nodokļa shēma jūras transportam, kas pieņemta 20.10.2004. (OV C 136, 3.6.2005., 42. lpp.).

(92) Jāņem vērā, ka līdz ar grozījumiem attiecībā uz vilkšanu un bagarēšanu, ko Polijas iestādes apņēmušās izdarīt Tonnāžas nodokļa likumā ([41]), tonnāžas nodokļa piemērojamība velkoņiem vai bagarkuģiem būs atkarīga no tā, vai vismaz 50 % no kopējā darba laika gadā ir shēmai atbilstīgas darbības, tādējādi pilnībā saskaņojot šo prasību ar pamatnostādņu noteikumiem.

(93) Turklāt attiecībā uz bagarēšanu tonnāžas nodokļa shēmā (Tonnāžas nodokļa likuma 3. panta 1. punkta ceturtais ievilkums) piemēro tādu bagarkuģu jūras transporta darbību definīcija, t. i., iegūto materiālu jūras transports, kas atbilst pamatnostādnēs minētajai definīcijai. Tāpēc Komisija uzskata, ka atbilstības kritēriji attiecībā uz bagarēšanu atbilst pamatnostādnēm.

(94) Tomēr attiecībā uz vilkšanu "nosacījums, ka vismaz 50 % no velkoņa gada laikā faktiski paveiktā [darba laika] ([42]) sastādīja vilkšanas pakalpojumi, kuros neietilpst vilkšana uz ostu, no tās un ostas teritorijā" (Tonnāžas nodokļa likuma 3. panta 1. punkta otrais ievilkums) dažos aspektos neatbilst pamatnostādnēm.

(95) Šis noteikums patiešām pilnībā izslēdz vilkšanu no ostas, uz to vai ostas teritorijā, kas ir saskaņā ar pamatnostādnēm ([43]). Tomēr nevar izslēgt, ka citiem vilkšanas pakalpojumiem, piemēram, vilkšanai iekšējos ūdeņos vai vilkšanai, nesasniedzot ostu, var piemērot tonnāžas nodokli. Tas ir pretrunā ar pamatnostādņu noteikumiem, kas nosaka, ka tonnāžas nodoklis piemērojams tikai tām velkoņu darbībām, kas uzskatāmas par "jūras transportu", piemēram, preču vai pasažieru jūras pārvadājumiem. Lietā *Komisija* pret *Grieķiju* ([44]) tiesa paskaidroja, ka "lai gan vilkšana ir pakalpojums, ko parasti sniedz pret atlīdzību, to principā neveido tiešie pasažieru un kravas pārvadājumi pa jūru. Drīzāk tā ir palīdzība kuģim, urbšanas ierīcei, platformai vai bojai vai to pārvietošana. Velkonis, kas palīdz kuģim (..), sniedz palīdzību šim kuģim, kurš pārvadā pasažierus vai kravu, bet tas pats nav pārvadātājs kuģis" ([45]).

(96) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija neiebilst iespējai velkoņiem piemērot tonnāžas nodokli, ja vismaz 50 % no velkoņa gada laikā faktiski paveiktā darba laika sastāda vilkšanas pakalpojumi, kas uzskatāmi par jūras transportu.

([41]) Skatīt šā lēmuma 20. apsvērumu.
([42]) Šis teksts ir tādā formā, kā Polijas iestādes paredzējušas grozījumus.
([43]) Konkrētāk, pamatnostādņu 3.1. iedaļas četrpadsmitais apakšpunkts, kurā noteikts, ka: "par "jūras transportu" cita starpā neuzskata vilkšanu, ko veic ostās, vai palīdzību pašpiedziņas kuģiem nokļūt ostā".
([44]) 2007. gada 11. janvāra spriedums lietā C-251/04.
([45]) Sal. ar sprieduma 31. punktu.

6.6. **Administrēšana**

Tehniskā un apkalpes administrēšana

(97) Attiecībā uz tehnisko un apkalpes administrēšanu Komisijai jāpārliecinās, vai Polijas tonnāžas nodokļa shēma atbilst visām Kuģu administrēšanas pamatnostādņu prasībām. Šajā kontekstā Komisijai ir šādas piezīmes.

(98) Pirmkārt, attiecībā uz prasībām, kas paredz, ka kuģu administrēšanas uzņēmumiem jāsniedz ieguldījums Savienības ekonomikā un nodarbinātībā (pamatnostādņu 5.1. iedaļa) un ka jābūt saiknei starp pārvaldāmajiem kuģiem un Savienību (pamatnostādņu 5.2. iedaļa), Polijas iestādes ir apņēmušās Polijas Tonnāžas nodokļa likumā paredzēt, ka kuģu administrēšanas darbības jāveic ES teritorijā un ka darbā uz sauszemes vai uz kuģiem jāizmanto galvenokārt Savienības pilsoņi. Turklāt par Savienībai nepiederošu kuģu administrēšanu nevar pretendēt uz tonnāžas nodokļa shēmas priekšrocībām. Tādēļ Komisija uzskata, ka 5.1. un 5.2. iedaļā minētie Kuģu administrēšanas pamatnostādņu nosacījumi ir izpildīti.

(99) Otrkārt, Komisija atzīst, ka Polija ir Starptautiskās Jūrniecības organizācijas dalībvalsts un ka tā ir pievienojusies visām attiecīgajām starptautiskajām konvencijām, iestrādājot tās valsts tiesību aktos. Turklāt Polija pilda visas savas saistības attiecībā uz ES tiesībām. Līdz ar to Komisija uzskata, ka tonnāžas nodokļa shēma atbilst starptautiskiem un Eiropas standartiem, kā minēts Kuģu administrēšanas pamatnostādņu 5.3. iedaļā.

(100) Treškārt, Komisija uzskata, ka nosacījums, kas paredz, ka kuģu administratoriem jānodrošina kuģošana zem Polijas karoga, ir pilnībā saskaņā ar Kuģu administrēšanas pamatnostādņu 5.4. iedaļu.

(101) Ceturtkārt, Komisija norāda, ka, neskatoties uz to, ka Polijas tonnāžas nodokļa shēmu piemēros kuģu administratoriem, kas veic "pilnīgu administrēšanu", t. i., tiem, kas vienlaikus veic apkalpes un tehnisko administrēšanu, tā kā šādi administratori veic arī apkalpes administrēšanu, konkrētās prasības, kas minētas Kuģu administrēšanas pamatnostādņu 6. iedaļā, attiecināmas arī uz tiem. Šīs prasības ir saistītas ar jūrnieku apmācību, kā arī ar sociālo apstākļu uzlabošanu.

(102) Šajā sakarā Komisija atzīst, ka Polijas iestādes ir apņēmušās pieprasīt katram jūrnieku darba devējam – kuģa īpašniekam vai kuģa administrēšanas uzņēmumam – nodrošināt atbilstību konkrētiem noteikumiem 2006. gada Konvencijā par darbu jūrniecībā ([46]). Tādēļ Polijas tonnāžas nodokļa shēma ir saskaņā ar apkalpes administratoriem uzliktajām saistībām, kas minētas Kuģu administrēšanas pamatnostādņu 6. iedaļā.

(103) Ņemot vērā iepriekšminēto, Komisija secināja, ka tonnāžas nodokļa likuma prasības attiecībā uz administrēšanas uzņēmumiem atbilst Kuģu administrēšanas pamatnostādnēm.

Stratēģiskā un komerciālā administrēšana

(104) Komisija pieņem zināšanai Polijas iestāžu skaidrojumus par stratēģiskās un komerciālās administrēšanas nosacījumiem ([47]) un apstiprina, ka tonnāžas nodokļa shēmā minētie nosacījumi par šo administrēšanu patiesi ir alternatīvi, nevis kumulatīvi. Tādējādi, lai piemērotu tonnāžas nodokli, jāizpilda viens no šiem trim noteikumiem: (i) visus galvenos lēmumus pieņem Polijā vai (ii) galvenā mītne atrodas Polijā vai (iii) vadošais personāls atrodas Polijā.

(105) Līdz ar to, lai uzņēmumi varētu piemērot Polijas tonnāžas nodokli, tiem nav jāstrādā tikai Polijā, tiem drīkst būt uzņēmums citā Savienības/EEZ valstī.

(106) Ņemot vērā iepriekšminēto, Komisija uzskata, ka Polijas tonnāžas nodokļa shēmā paredzētie stratēģiskās un komerciālās administrēšanas nosacījumi neliegs citām EK/EEZ valstīm izmantot Polijas tonnāžas nodokļa priekšrocības. Turklāt šie apstākļi ir samērīgi ar īstenojamo mērķi, lai pārliecinātos, ka tonnāžas nodokļa uzņēmumi atbilstoši pamatnostādnēm veicina saimniecisko darbību un nodarbinātību Polijā.

Fraktēti kuģi

(107) Komisija pieņem zināšanai Polijas iestāžu skaidrojumus par prasībām, kas nosaka fraktētu kuģu ietveršanu tonnāžas nodokļa shēmā.

(108) Šajā kontekstā Komisija apstiprina, ka atbilstoši pamatnostādnēm tonnāžas nodokļa shēma neattiecas uz uzņēmumiem, kas nodarbojas tikai ar kuģu fraktēšanu uz laiku vai reisu.

(109) Polijas iestādes paskaidroja, ka tonnāžas nodokli varēs piemērot tikai operatoriem, kas vienlaikus veic komerciālo administrēšanu, tehnisko administrēšanu un apkalpes administrēšanu konkrētam fraktētajam kuģim. Komisijai ir saprotams, ka tonnāžas nodoklis ir piemērojams tikai uz berbouta pamata fraktētiem kuģiem, kas ir vienīgie fraktētie kuģi, attiecībā uz kuriem veic visas trīs funkcijas. Tāpēc tai nav iebildumu par tonnāžas nodokļa piemērošanu uz berbouta pamata fraktētiem kuģiem, tā kā tonnāžas nodokļa shēmas vajadzībām šie kuģi ir uzskatāmi par īpašnieka kuģiem.

6.7. **Ierobežojoši pasākumi**

(110) Komisija apstiprina lēmumā sākt oficiālu izmeklēšanas procedūru ([48]) minēto sākotnējo konstatējumu, ka ierobežojošie pasākumi attiecībā uz iekšējo darījumu pārbaudi, balstoties uz godīgas konkurences principu, un atsevišķa shēmai atbilstīgu un neatbilstīgu darbību grāmatvedība, ir pietiekami, lai nepieļautu atvieglojumu piemērošanu ar kuģniecību nesaistītām darbībām un neļautu izvairīties no nodokļu nomaksas.

(111) Tādēļ Komisija vērtēs tikai šeit minētos noteikumus attiecībā uz principu "visu vai neko".

(112) Tonnāžas nodokļa tiesību akti nosaka, ka konkrētā shēma visām shēmai atbilstīgām darbībām jāpiemēro visiem uzņēmumiem, kurus apliek ar nodokli Polijā un kuri ir daļa no uzņēmumu grupas.

(113) Šā lēmuma 39. apsvērumā skaidrotie noteikumi, kas izstrādāti uzņēmumu apvienošanās gadījumiem, paredz, ka jaunizveidotai kuģniecībai jāizvēlas tonnāžas nodoklis, ja vienam no kuģu īpašniekiem, kurš ir apvienošanās dalībnieks, bija jāmaksā tonnāžas nodoklis.

(114) Komisija uzskata, ka noteikumi par darbības pārtraukšanu, kas uzņēmumiem ļauj piemērot tonnāžas nodokli tikai pēc tam, kad pagājuši trīs fiskālie gadi, ir labi izstrādāti, lai nepieļautu "selektīvu izmantošanu", proti, lai uzņēmumi dažādos saimnieciskās darbības apstākļos nevarētu izvēlēties maksāt uzņēmuma peļņas nodokli vai tonnāžas nodokli atkarībā no tā, kura nodokļa sistēma ir izdevīgāka.

(115) Turklāt Komisija norāda, ka apņemšanās grozīt tonnāžas nodokļa shēmu, lai uzņēmumiem par kuģi būtu jāmaksā tonnāžas nodoklis 10 gadus, atbilst esošajām Komisijas apstiprinātajām tonnāžas nodokļa shēmām un tādējādi kliedē bažas, kas paustas Komisijas lēmumā sākt oficiālu izmeklēšanas procedūru.

([46]) Iestrādāta ES tiesībās ar Padomes 2009. gada 16. februāra Direktīvu 2009/13/EK, ar ko īsteno Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociāciju (EKKĪA) un Eiropas Transporta darbinieku federācijas (ETDF) Nolīgumu par 2006. gada Konvenciju par darbu jūrniecībā un groza Direktīvu 1999/63/EK (OV L 124, 20.5.2009., 30. lpp.).

([47]) Skatīt šā lēmuma 31.–34. apsvērumu.

([48]) Skatīt iepriekš 102.–104. apsvērumu.

(116) Visbeidzot, Komisija uzskata, ka izskatāmā tonnāžas nodokļa shēma atbilst principa "visu vai neko" kritērijiem, kas piemērojami shēmai atbilstīgām darbībām.

6.8. **Atbilstība atbalsta griestiem**

(117) Pamatnostādņu 11. nodaļā norādīts, ka "saskaņā ar 3. līdz 6. nodaļu piešķirtā atbalsta (proti, tonnāžas nodoklis, jūrnieku atbrīvošana no ienākumu nodokļa un sociālajām iemaksām, atvieglojumi apkalpēm, ieguldījumu un reģionālais atbalsts) kopējais apjoms nedrīkst pārsniegt no kuģniecības darbībām un no jūrniekiem iekasējamo nodokļu un sociālās apdrošināšanas iemaksu kopsummu".

(118) Saskaņā ar Polijas iestāžu sniegto informāciju Polijā nav atbalsta shēmas, kas šīs shēmas priekšrocības varētu papildināt ar valsts atbalstu. Tādēļ Komisija uzskata, ka pamatnostādņu 11. nodaļā minētos atbalsta griestus ievēros.

6.9. **Ziņojumi**

(119) Polijas iestādes piekrita sniegt Komisijai gada ziņojumus par tonnāžas nodokļa shēmas īstenošanu un tās ietekmi uz Savienībā reģistrētu floti un Savienības jūrnieku nodarbinātību, kā norādīts pamatnostādņu 12. nodaļā minētajās prasībās,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Atbalsts, ko Polija iecerējusi ieviest, balstoties uz Polijas Tonnāžas nodokļa likumu, ir saderīgs ar iekšējo tirgu, ja tiek ievēroti 2. panta nosacījumi.

2. pants

Tonnāžas nodokli var piemērot vilkšanas darbībām, ja vismaz 50 % no velkoņa gada laikā faktiski paveiktā darba laika veido vilkšanas pakalpojumi, kas uzskatāmi par jūras transportu.

3. pants

Polijas pienākums ir divu mēnešu laikā pēc šā lēmuma paziņošanas informēt Komisiju par pasākumiem, kas veikti, lai nodrošinātu tā izpildi.

4. pants

Šis lēmums ir adresēts Polijas Republikai.

Briselē, 2009. gada 18. decembrī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja vietnieks
Antonio TAJANI